

# Vorwort

Der Eisenbahnatlas Italien/Slowenien ist ein Infrastrukturatlas und zeigt das in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz, wie auch die Eisenbahnatanten Deutschland, Österreich und der Schweiz unseres Verlages. Angaben zu den Betreibern und Nutzern und Befahrbarkeit von Strecken und Anschlüssen sind Zusatzinformationen und unterliegen dem täglichen Wandel. Auch die dargestellten Autobahnen, Terminalstandorte, Werkstätten und Depots sind Zusatzangaben, wie auch Landschaftsmerkmale und touristische Hinweise sowie Angaben zu stillgelegten Strecken und deren frühere Betreiber.

Der „Eisenbahnatlas Italien“ wurde mit dem Redaktionsstand von Herbst 2009 produziert. Der Blattschnitt der Karten legte es nahe, auch das Eisenbahnnetz des benachbarten Landes Slowenien miteinzubeziehen. Hingegen sind die weiter südlicheren Balkanländer mit ihren Netzen nicht dargestellt. Die von Italien ganz umschlossenen flächenmäßig sehr kleinen Staaten San Marino und der Vatikanstaat sowie das nicht zu Italien gehörende Malta (nur die Hauptinsel) sind im Atlas enthalten. Die Eisenbahnen von San Marino und Malta sind zwar längst Geschichte, stillgelegt und abgebaut, doch der Vatikan hat eine eigene Eisenbahn, die in Rom an das Netz des italienischen Netzbetreibers Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) anschließt.

## Streckendarstellung

Die Strecken werden im Kartenbild jeweils bezogen auf die Eigentumsverhältnisse der Infrastruktur dargestellt. Dabei wurden die bisherigen Signaturen und Farbkennungen aus den Atlanten zu Deutschland, zur Schweiz und Österreich weitgehend beibehalten. Nicht elektrifizierte Strecken von RFI sind in schwarz, die der Privatbahnen in orange dargestellt. Elektrifizierte Strecken sind in unterschiedlichen Farben markiert, entsprechend dem angewandten System der Fahrdrachtspannung. Strecken des Staatsbahnnetzes RFI mit 3000 V Gleichstrom (DC) sind blau, die der Privatbahnen in einem helleren blau dargestellt, Strecken mit 25 kV Wechselspannung (AC) sind in grün dargestellt. Andere Spannungen, z.B. 1500 V oder 1650 V sind in violett wiedergegeben. Anschlußbahnen sind braun gestrichelt, Schmalspurbahnen und Straßenbahnen haben eine eigene Signatur. Die in Italien sehr häufigen Privatbahnen werden jeweils in den Textspalten am Kartenrand kurz erläutert, Abkürzungen verweisen auf die im Kartenbild verwendeten Kürzel.

Stillgelegte Strecken sind grau eingezeichnet. Als stillgelegte Strecken gelten auch Bahnen, deren Infrastruktur teilweise noch vorhanden ist, die aber nicht mehr befahrbar sind (z.B. fehlende Anschlußweiche). An stillgelegten Strecken sind nicht alle ehemaligen Betriebsstellen mit der jeweiligen Kilometrierung im Kartenbild wiedergegeben - die graue Streckensignatur soll nur einen Hinweis darauf geben, wo alte Trassen verlaufen und wie dicht das Eisenbahnnetz einst war. Der Schwerpunkt des Eisenbahnatlas liegt auf dem aktuell betriebenen Netz. Daher wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit darauf verzichtet, jede ehemalige Verbindungskurve oder frühere Trassenverläufe in großen Städten wiederzugeben.

## Die Betriebsstellen

Die verschiedenen Betriebsstellen werden im vorliegenden Kartenwerk weitgehend wie in den bisherigen Atlanten (Deutschland, Österreich, Schweiz) genauer unterschieden. Gefüllte Quadrate (Bahnhof = Stazione) und offene Kreise (Haltepunkt, Haltestelle = Fermata) sind Betriebsstellen mit Personenverkehr. Das nicht gefüllte Quadrat kennzeichnet alle Betriebsstellen ohne Personenverkehr, also die Güterbahnhöfe, die Betriebsbahnhöfe und Ausweichbahnhöfe (P.M. = Posto Movimento). Anschlußstellen und Ausweichanschlußstellen auf freier Strecke sind mit einem Dreieck gekennzeichnet. Das Symbol für Überleitstellen (P.C. = Posto Comunicazione) enthält als Unterscheidung gegenüber Bahnhöfen ein liegendes Kreuz. Auch die Abzweigstelle (Bivio) hat analog zu den bisherigen Kartenwerken ein eigenes Symbol, das dem der bisherigen Atlanten entspricht.

## Streckennummern

Im vorliegenden Atlas werden zusätzlich zu den Kursbuch-Nummern die Nummern der TEN- und PAN-Netze angegeben. In Italien betrifft dies hauptsächlich die transeuropäische Achsen Berlin-Brenner-Palermo (TEN 1) sowie Lyon-Triest-Divaca/Koper-Ljubljana (TEN 6), die sich bei Verona kreuzen.

Die Paneuropäischen Verkehrskorridore, die 1994 und 1997 auf den Konferenzen der europäischen Verkehrsminister auf Kreta und in Helsinki festgelegt wurden, betreffen hauptsächlich das Netz in den Balkanstaaten; im vorliegenden Fall sind es die PAN-Achsen mit den römischen Ziffern V und X, die sich in Slowenien kreuzen.

Zusätzlich zu den Kursbuch-Nummern erscheinen die Nummern der italienischen Streckenvorschriften in violetten Ziffern.

## Serviceteil: Betriebsstellen und Eisenbahnunternehmen

Zum Serviceteil am Schluss dieses Buches gehören das Ortsverzeichnis sowie ein Verzeichnis der Eisenbahnunternehmen. Das Verzeichnis der öffentlichen Eisenbahnunternehmen enthält die Adressen, Telefonnummern und Webseiten. Dabei sind sowohl die von RFI zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wie auch die nicht mit RFI vernetzten Eisenbahnen (z.B. Ferrovia Genova - Casella) und die Eisenbahnunternehmen enthalten, die nicht auf RFI übergehen, z.B. die Schmalspurbahnen in Apulien und Kalabrien.

Der Eisenbahnatlas Italien erscheint mit dieser Auflage zum ersten Mal. Wir hoffen, auch mit diesem Atlas den Benutzern ein aktuelles und praktisches Nachschlagewerk an die Hand geben zu können. Allen, die uns Tipps und Hinweise gegeben haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Hinweise auf Fehler, Ungenauigkeiten und eingetretene Änderungen nehmen wir gerne entgegen.

Besonderer Dank für Mithilfe und Hinweise geht an:  
Roland Bude, Paolo Ciochetta, Lucia Clemens, Davide Raseni,  
Karl-Arne Richter, Christian Robbers, Mario Stiletto und Elke Tapper.

Köln, im Dezember 2009